

Rok 1907.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XCIX. — Wydana i rozesłana dnia 10. września 1907.

Treść: (M 216 — 218.) 216. Obwieszczenie, dotyczące uzupełnienia dokumentu koncesyjnego z dnia 28. września 1901 na kolej lokalną z Hartbergu do Friedbergu z powodu podwyższenia gwarancji państwej, przyznanej tej kolei na zasadzie ustawy z dnia 6. marca 1907. — 217. Dokument koncesyjny na kolej lokalną ze Skalic—Boskowic do Opatowic Wielkich. — 218. Obwieszczenie, dotyczące nadania koncesji na małą wąskotorową kolej elektryczną z prawego brzegu rzeki Inn obok mostu łańcuchowego w Innsbruku na Hungerburgplateau.

216.

Obwieszczenie Ministerstwa kolej żelaznych z dnia 19. sierpnia 1907,

dotyczące uzupełnienia dokumentu koncesyjnego z dnia 28. września 1901, Dz. u. p. Nr. 150., na kolej lokalną z Hartbergu do Friedbergu z powodu podwyższenia gwarancji państwej, przyznanej tej kolei na zasadzie ustawy z dnia

6. marca 1907, Dz. u. p. Nr. 73.

Na podstawie Najwyższego upoważnienia zarządza się następujące uzupełnienie dokumentu koncesyjnego z dnia 28. września 1901, Dz. u. p. Nr. 150.:

I. Czysty dochód roczny, zagwarantowany przez państwo w myśl § 2. dokumentu koncesyjnego z dnia 28. września 1901, Dz. u. p. Nr. 150., dla kolei lokalnej z Hartbergu do Friedbergu, podwyższa się o kwotę odpowiadającą rocznemu zapotrzebowaniu na oprocentowanie po cztery od stawek z kwotą amortyzacji pożyczki pierwsterwa, umarzalnej najpóźniej do dnia 1. sierpnia 1976,

która się na nowo zaciągnie celem pokrycia dodatkowego zapotrzebowania kapitału budowlanego.

Wspomniana pożyczka pierwsterwa może być jednak zaciągnięta tylko do tej, w swoim czasie przez zarząd państwy oznaczyć się mającej kwoty imiennej, która jest potrzebną do uzyskania gółówki 1,600.000 K.

Zresztą do podwyższenia gwarancji stosować się będą analogicznie §§ 2. do 6. włącznie wyżej powołanego dokumentu koncesyjnego.

II. Uzupełniając § 11. powołanego dokumentu koncesyjnego, upoważnia się spółkę do zaciągnięcia wspomnianej pod I. dalszej pożyczki pierwsterwa.

Derschatta wr.

217.

Dokument koncesyjny z dnia 1. września 1907 na kolej lokalną ze Skalic-Boskowic do Opatowic Wielkich.

Na podstawie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami właścicielowi dóbr hrabiemu Alfonsowi Mensdorff-

Pouilly w Boskowicach w spółce z inżynierem Rudolfem Czeczowiecką we Wiedniu koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu parowej kolei żelaznej, która ma być wybudowana jako normalnotorowa kolej lokalna ze stacji Skalice-Boskowice uprzystaustacko-węgierskiej państwownej spółki kolej żelaznych do Opatowic Wielkich, a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238., jakież ustaw z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895, i z dnia 24. grudnia 1905, Dz. u. p. Nr. 216., pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§ 1.

Co do kolej żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzystają koncesyjariusze z dobrodziejstw, przewidzianych w artykule V. ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895.

§ 2.

Koncesyjariusze obowiązani są ukończyć budowę koncesjonowanej kolei najpóźniej w przeciagu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać ją w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, tutajż wykonania i urządzenia kolej zgodnie z warunkami koncesji — złożyci mają koncesyjariusze na żądanie c. k. rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokacji sierocich pieniędzy.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania kaucję ta uznana być może za przepadłą.

§ 3.

Do wybudowania koncesjonowanej kolei nadaje się koncesyjariuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo przyznane będzie koncesyjariuszom co do wybudowania tych kolej podziałowych, których budowę rzad ze względu na dobro publiczne uznałby za pożyteczną.

§ 4.

Co do budowy koncesjonowanej kolej i co do ruchu na niej stosować się winni koncesyjariusze do oświaty tego dokumentu koncesyjnego, do wa-

runków koncesyjnych, ustanowionych przez Ministerstwo kolej żelaznych jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238., i do regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1. z r. 1852, wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane. Pod względem ruchu będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów, dotyczących ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolej żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych o tyle, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu a w szczególności ze względu na zimniejszoną chyłość Ministerstwo kolej żelaznych uzna to za dopuszczalne; natomiast trzymać się należy w tej mierze osobnych przepisów ruchu, które wyda Ministerstwo kolej żelaznych.

§ 5.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po zniżonych cenach taryfowych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze, jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na austriackich kolejach państwowych, każdoraznie obowiązują.

Postanowienia te stosują się także do obrony krajowej i pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do tyrolskich strzelców krajowych i do żandarmeryi a to nietylko w podróżach na koszt skarbu, lecz także w służbowych podróżach na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesyjariusze obowiązani są przystąpić do umowy zawartej przez austriackie spółki kolejowe co do zakupna i utrzymywania w pogotowiu przyborów dla transportów wojskowych oraz co do pomagania sobie nawzajem służbą i taborem przy uszkocznianiu większych transportów wojskowych, dalej do każdoraznie obowiązujących przepisów dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakież do umowy dodatkowej o przewozie obłożenie chorych i rannych, na rachunek skarbu wojskowego, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871.

Przepis, który obowiązuje każdoraznie pod względem transportów wojskowych kolejami żelaznymi, tutajż każdoraznie obowiązujące przepisy dla kolej żelaznych na wypadek wojny nabywają dla koncesyjariuszy mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesjonowanej kolej.

Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesyjnych obowiązującymi z chwilą, w której inni się je urzędownie poda do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesyjnych tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwe ze względu na drugorzędny charakter tej linii oraz ze względu na ułatwienia, udzielone skutkiem tego pod względem budowy, urządzenia i rodzaju ruchu.

Koncesyjne obowiązani są przy obsadzaniu posad mieć względ na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajoowej, w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§ 6.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować należy analogicznie zniżoną taryfę, przepisaną dla transportów wojskowych.

§ 7.

Ruch na kolej, stanowiącej przedmiot niniejszego dokumentu koncesyjnego, utrzymywany będzie przez państwo na rachunek koncesyjnych a koszta z powodu tego utrzymywania ruchu rzeczywiście wyłożone zwrócić mają koncesyjne zarządu kolej państwowych. Bliższe warunki tego prowadzenia ruchu unormowane zostaną przez kontrakt ruchu, między rządem a koncesyjnymi zawrzeć się mający.

§ 8.

Koncesyjne obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami, w artykule XII. ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895, podanymi, dozwolić rządowi na jego żądanie, każdego czasu współużywania swej kolej do transportów między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości mającymi powstać — na których rząd ruch utrzymuje — w taki sposób, by rząd mógł z prawem samostistnego ustanawiania taryf przeprowadzać lub kazać przeprowadzać tak małe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 9.

Nadaje się koncesyjnym prawo utworzenia — za osobnym zezwoleniem rządu i pod warunkami, które on ustanowi — spółki akcyjnej,

która wejść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyjne.

Nadaje się koncesyjnym prawo aż do ustanowionej przez rząd kwoty wydawać akcje pierwszeństwa, które co do oprocentowania i umorzenia mają pierwszeństwo przed akciami zakładowymi.

Dywidenda, przypadająca od akcji pierwszeństwa przedtem, zanim akcje zakładowe do niej prawa nabędą, przyczem jednak dopłata z przychodów lat późniejszych jest niedopuszczalna, nie może wynosić więcej, aniżeli cztery procent.

Statuty spółki i formularze wydać się mających akcji podlegają zatwierdzeniu rządu.

Cyfra rzeczywistego, jakotę imiennego kapitału zakładowego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolej, łącznie z kosztami zaopatrzenia się w park kolejowy tudzież kosztów na uposażenie rezerwy kapitału, którą rząd ma oznaczyć — rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych — z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału, żadnych wydatków dalszych jakiegobądź rodzaju w kapitał wliczać nie wolno.

Gdyby po wybudowaniu kolej jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, mogą być koszta przez to poniesione doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli rząd zgodził się na wznowienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu a koszta te należycie będą wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji, przez rząd zatwierdzonego.

§ 10.

Państwo zastrzega sobie prawo wykupienia koncesyjnej kolej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu, w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą wykupna, straci się z tego czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczy się średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby wykupno nastąpić miało przed upływem unormowanego w § 1. czasowego uwolnicie

nia od podatku, w takim razie przez resztujący okres uwolnienia od podatku stanowi obliczony w ten sposób średni dochód czysty owszy lat pięciu uiścić się mającą bez opłaty podatku rentę wykupna. Za czas po upływie wolności podatkowej oznacza się rentę wykupna w ten sposób, że od dochodów, podług których oblicza się sumę średnią, policza się podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrąca go od dochodów. Do pozostałej reszty dolicza się ze względu na to, że stosownie do § 131., lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220., opłacać się ma na przyszłość od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy — dodatek w wysokości jednej dziewiątej tego czystego dochodu.

3. Gdyby wykupno nastąpić miało po upływie ustanowionego w § 1. czasowego uwolnienia od podatków, uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych podatki i dodatki do podatków, ciążące na wykupionym przedsiębiorstwie kolejowym, oraz wszelkie inne opłaty publiczne za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie obliczyć należy także co do lat wolnych od podatku podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrącić go z przychodów.

Ze względu jednak na to, że stosownie do § 131., lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220., opłacać się ma od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do przeciętnych czystych dochodów, w taki sposób obliczonych, dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

4. Czysty dochód roczny, obliczony w myśl powyższych postanowień, płacić należy koncesyjuszom jako wynagrodzenie za wykupioną kolej aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

5. Gdyby jednak kolej miała być wykupiona przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty, w myśl powyższych postanowień ustępów 1. do 3. obliczony, bez uwzględnienia dodatku, w ustępach 2. i 3. przewidzianego, nie dawał przynajmniej takiej sumy rocznej, którąby się równała racie ryczałtowej, potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej wykupioną, będzie polegało na tem, że państwo wymienione wyżej kwoty ryczałtowe płacić będzie

w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać koncesyjuszom podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

6. Państwo zastrzega sobie prawo, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, w myśl postanowień powyższych punktów koncesyjuszom należnych, zapłacić kapitał, równający się zdyskontowanej według stopy po cztery od sta na rok — licząc odsetki od odsetek — wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu, jak się samo przez sie rozumie, dodatku, gdyby w myśl postanowień ustępów 2. i 3. zawierał się w tych rentach.

Gdyby państwo postanowiło w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego, podług własnego wyboru, gotówki lub obligacji dłużu państwa. Obligacje dłużu państwa liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje dłużu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczu bezpośrednio poprzedzającego.

7. Przez wykupienie kolej i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod ll. 1 do 6 przepisanego, bez dalszej zapłaty, wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczek, za zezwoleniem rządowym zaciągniętych, własność i używanie koncesyjowanej kolei ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, będące ewentualnie własnością koncesyjuszy kolej podjazdowe i jego przedsiębiorstwa poboczne, jakież rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy utworzone z kapitału zakładowego, o ileby te ostatnie z zezwoleniem rządem nie były już stosownie do swego przeznaczenia użyté.

8. Uchwała rządu, tycząca się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu we formie deklaracji rządu najpóźniej do 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracja ta obejmować będzie następujące szczegóły:

- a) termin, od którego wykupno następuje;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupna i inne przedmioty majątkowe, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź jako zaspokojenie pretensji państwa lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają również na państwo;

c) kwotę ceny wykupna (l. 1 do 6), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, ewentualnie z zastrzeżeniem późniejego sprostowania tymczasowo obliczoną, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

9. Państwo zastrzega sobie prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracji, tyczącej się wykupna — osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został na szkodę państwa zmieniony.

Od chwili deklaracji co do wykupna, wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości, w niej wymienionych, pozwolenia tego komisarza.

To samo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które albo przekraczają zakres zwyczajnego toku interesów albo powodują trwałe obciążenie.

10. Koncesyjusze obowiązani są mieć o to staranie, aby rząd mógł w dniu, na wykupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie w deklaracji wykupna wymienione przedmioty majątkowe.

Gdyby koncesyjusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, będzie państwo miało prawo, nawet bez ich zezwolenia i bez sądowej interwencji objąć w fizyczne posiadanie oznaczone w deklaracji przedmioty majątkowe.

Począwszy od chwili wykupienia, odbywać się będzie ruch na wykupionej kolej na rachunek państwa; przeto od tej chwili przypadają wszelkie dochody z ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś wszelkie wydatki ruchu.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku po chwilę wykupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadając ma samo za wszelkie należycie obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolej aż do chwili powyższej.

11. Rząd zastrzega sobie prawo za hipotekowania, na podstawie deklaracji wykupna (l. 8.), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, wskutek wykupienia na państwo przechodzących.

Koncesyjusze obowiązani są oddać rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby do tego celu od nich potrzebował.

§ 11.

Trwanie koncesji łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9. lit. b) ustawy

o koncesjach na koleję żelazną, oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, a gaśnie ona po upływie tego czasu.

Pod warunkami przewidzianymi w §ie 15. może rząd także przed upływem powyższego czasu uznać koncesję za zgasłą.

§ 12.

Gdy koncesja zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie koncesjonowanej kolei i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, będące ewentualnie własnością koncesyjuszy kolej podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, jakież rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy utworzone z kapitału zakładowego, o ileby te ostatnie z zezwoleniem rządu nie były już stosownie do swego przeznaczenia użyte.

§ 13.

Tak wtedy, gdy koncesja niniejsza zgaśnie, jak i w razie wykupienia kolej (§ 10.), zatrzymując koncesyjusze na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniezione lub nabycie, do których zbudowania lub nabycia rząd koncesyjuszy z tym wyraźnym dodatkiem upoważnił, że nie mają one stanowić przynależności kolei.

§ 14.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolej i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach odpowiednio celowi i sumiennie wykonane, tudzież zarządzać, aby wadom w tym względzie zapobieżono, względnie je usunięto.

Rząd ma także prawo wglądać w zarząd kolej za pośrednictwem wydelegowanego przez siebie funkcyjaryusza, a w szczególności nadzorować w sposób, jaki tylko za stosowny uzna, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegować w tym celu nadzorcze organy na koszt koncesyjuszy.

W razie utworzenia spółki akcyjnej, komisarz przez rząd ustanowiony ma także prawo bywać na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, sprawującej zarząd spółki, jakież na wnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszać wszelkie takie uchwały i zarządzenia,

któreby się ustawom, koncesyj lub statutowi spółki sprzeciwiały, względnie dla publicznego dobra były szkodliwe; w przypadku jednak takim winien komisarz przedstawić sprawę natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która zapaseć ma bezzwłocznie, z mocą spółki wiążącą.

§ 15.

Rząd zastrzega sobie ponadto prawo tej treści, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczone się ponownie naruszenia lub zaniechania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesyj lub ustawami, będąc temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesję za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego. W szczególności może rząd uznać koncesję za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego jeżeli nie dopełniono zobowiązań względem ukończenia budowy i otwarcia ruchu, określonych w § 2., o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b, ustawy o koncesyjach na koleje żelazne.

Derschatta wlr.

218.

Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 1. września 1907, dotyczące nadania koncesji na małą wązkotorową kolej elektryczną z prawego brzegu rzeki Innu obok mostu łańcuchowego w Innsbruku na Hunger- burgplateau.

Na zasadzie i w myśl postanowień ustawy o kolejach niższego rzędu z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895, jakież ustawy z dnia 24. grudnia 1905, Dz. u. p. Nr. 216., nadało c. k. Ministerstwo kolei żelaznych w porozumieniu z interesowanymi c. k. Ministerstwami, tudzież z c. i k. Ministerstwem wojny spółce akcyjnej kolej lokalnej Innsbruk—Hall w T. koncesję na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu małej wązkotorowej kolej elektrycznej z prawego brzegu rzeki Innu obok mostu łańcuchowego w Innsbruku na Hungerburgplateau, a to pod warunkami i zastrzeżeniami poniżej wymienionymi:

§ 1.

Względem koncesyjowanej kolej korzysta koncesyjuszka z dobrodziejstw finansowych,

wyszczególnionych w artykule V. ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895.

Okres uwolnień od podatków, przewidzianych w artykule V., lit. d) powyżej ustawy, ustanawia się na lat 15, licząc od dnia dzisiejszego.

§ 2.

Koncesyjuszka obowiązaną jest ukończyć budowę wspomnianej na wstępie kolej najpóźniej w przeciągu jednego roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową zaś kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać ją przez cały okres koncesyjny w nieprzerwanym ruchu.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy ma koncesyjuszka złożyć na żądanie rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadająccych się do lokacji pieniężny sierocych.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucja ta uznana być może za przepadłą.

§ 3.

Do wybudowania kolej koncesyjowanej nadaje się koncesyjuszce prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

§ 4.

O ileby kolej koncesyjowana poprowadzona być miała przez drogi publiczne, koncesyjuszka winna postarać się o pozwolenie na to u osób, które są obowiązane do utrzymywania tych dróg, względnie u tych władz i organów, które według obowiązujących ustaw są powołane do udzielania pozwolenia na używanie drogi.

§ 5.

Koncesyjuszka obowiązana jest ponosić koszta tych zarządzeń dla zabezpieczenia należytego funkcjonowania przewodów telegraficznych i telefonicznych, w chwili udzielenia koncesji już istniejących, które okazałyby się potrzebnymi wskutek budowy i ruchu wymienionej na wstępie linii, w szczególności zaś pokryć także wydatki, z jakimi w danym razie byłoby połączone przeniesienie tych przewodów na inne miejsce.

§ 6.

Pod względem budowy kolej koncesyjowanej i ruchu na niej powinna koncesyjuszka stosować się do osnowy tego dokumentu koncesyjnego, do technicznych warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowiło, jakież do

istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach na kolejach żelaznych z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238., i do regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1. z r. 1852, o ile one w myśl postanowień rozdziału B ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895, mają zastosowanie do kolej małych, dalej do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane, wreszcie do zarządzeń Ministerstwa kolej żelaznych i innych władz powołanych.

§ 7.

Cyfra kapitału zakładowego tak rzeczywistego, jak i imiennego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolej. łącznie z kosztami zaopatrzenia się w park kolejowy, wreszcie kosztów na uposażenie funduszu rezerwowego — rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału — żadnych wydatków dalszych jakiegobądź rodzaju liczyć nie wolno.

Gdyby po zużyciu zatwierzonego kapitału zakładowego jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu poniesione być miały, mogą być koszta przez to poniesione doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli rząd zezwolił na wznowienie projektowanych nowych budowli lub na ponownienie urządzeń ruchu a koszta należycie będą wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji, przez rząd zatwierzonego.

§ 8.

Koncesyjuszka obowiązana jest przyznawać na kolej koncesjonowanej wolną jazdę podoficerom i ordynantom, którzy w danej chwili są w służbie.

Szczegółowe warunki w tym względzie ułożyć należy z właściwemi władzami wojskowemi.

Koncesyjuszka zobowiązana jest przy obsadzaniu posad mieć względ na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajoowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§ 9.

Gdyby z powodu uroczystości, pochodów wojska lub parady albo z powodu robót około kanałów, przewodów rurowych itd. władze uznały za potrzebne wstrzymanie na pewien czas ruchu na jakiejs

przestrzeni kolej koncesjonowanej, koncesyjuszka ma się poddać bez oporu odnośnym zarządzieniom władz i nie może rościć sobie żadnego prawa do wynagrodzenia za stratę poniesioną wskutek czasowego wstrzymania ruchu.

§ 10.

Urzędnicy państwowi, funkcyonariusze i służby jadący koleją z polecenia władz, sprawujących nadzór nad zarządem i ruchem kolej żelaznych lub dla strzeżenia interesów państwa z tytułu koncesji lub w sprawach skarbowych, przewożeni być muszą z pakunkami podróżnymi bezpłatnie, o ile wykażą się certyfikatami urzędowymi, jakie im c. k. Ministerstwo kolej żelaznych dla legitymcyi wystawiać będzie.

§ 11.

Koncesyjuszka obowiązana jest przewozić pocztę, tudzież funkcyonariuszy zarządu poczt i telegrafów wszystkimi pociągami programowymi.

Za te, jak i za inne świadczenia na rzecz poczty, może koncesyjuszka żądać stosownego wynagrodzenia, które będzie oznaczone drogą umowy.

Korespondencje, tyczące się zarządu tej kolej małej, a wymieniane między dyrekcją lub kierownictwem przedsiębiorstwa kolej małej a jej podwładnymi funkcyonariuszami lub przez tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone przez służbę kolejową przedsiębiorstwa.

§ 12.

Koncesyjuszka obowiązana jest postarać się o zaopatrzenie swych funkcyonariuszy na przypadek choroby i na starość, i o zaopatrzenie ich rodzin i przystąpić w tym celu do kasy emerytalnej związku austriackich kolej lokalnych, jeśli dla koncesjonowanego przedsiębiorstwa kolejowego nie utworzono własnej kasy emerytalnej, przynajmniej takie same korzyści członkom zapewniającej, względnie przynajmniej takie same zobowiązania na koncesyjuszkę wkladającą, jak kasa rzeczonego związku.

Zabezpieczenie to w ten sposób uskutecznić należy, by koncesyjuszka — względnie wstępujące w jej miejsce przedsiębiorstwo miało obowiązek zgłaszać stałych funkcyonariuszy z dniem ich mianowania, z resztą funkcyonariuszy zaś przynajmniej tych, którzy pełnią służbę kierowników wozów, konduktorów, strażników lub slug stacyjnych najpóźniej po upływie trzech lat, w instytucie pensyjnym związku austriackich kolej lokalnych, względnie we własnej kasie emerytalnej.

§ 13.

Koncesyjuszka obowiązana jest dostarczać Ministerstwu kolej żelaznych na jego żądanie w należytym czasie wykazów statystycznych, potrzebnych do zestawienia rocznej statystyki kolejowej.

§ 14.

Trwanie koncesji wraz z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolej w myśl § 9, lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne, oznacza się na lat sześćdziesiąt (60), licząc od dnia dzisiejszego a gaśnie ona po upływie tego czasu.

Rząd może także przed upływem rzeczonego czasu uznać koncesję za zgasłą, gdyby określonych w § 2 zobowiązań co do rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie dopełniono — o ile ewentualnie przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne.

§ 15.

Prawo kaduka na rzecz państwa, unormowane w § 8. ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238., nie ma zastosowania do koncesjonowanej kolej.

§ 16.

Bez wyraźnego zezwolenia rządu nie ma koncesyjuszka prawa oddawać utrzymywania ruchu na koncesjonowanej kolej osobom trzecim.

§ 17.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolej i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach odpowiednio celowi i sumiennie wykowane, tudzież zarządzać, aby wadom w tym względzie zapobieżono, względnie je usunięto.

§ 18.

Rząd zastrzega sobie prawo tej treści, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczone się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych w tem obwieszczeniu, w warunkach koncesyjnych lub ustawach, będzie temu zapobiegał środkami, odpowiadającymi ustawom a według okoliczności uznając koncesję jeszcze przed upływem jej okresu za zgasłą.

Derschatta wlr.